

(19) 世界知的所有権機関
国際事務局



(43) 国際公開日
2005 年 7 月 21 日 (21.07.2005)

PCT

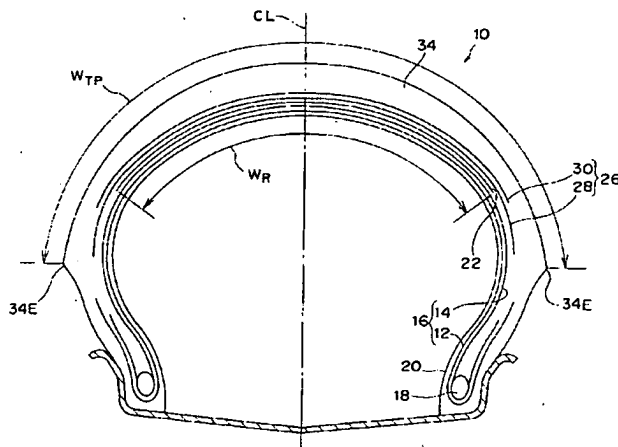
(10) 国際公開番号
WO 2005/065970 A1

- (51) 国際特許分類⁷: B60C 9/08, 9/18, 9/20 (74) 代理人: 中島 淳, 外 (NAKAJIMA, Jun et al.); 〒1600022 東京都新宿区新宿 4 丁目 3 番 1 7 号 HK 新宿ビル 7 階 太陽国際特許事務所 Tokyo (JP).
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2005/000126
- (22) 国際出願日: 2005 年 1 月 7 日 (07.01.2005)
- (25) 国際出願の言語: 日本語
- (26) 国際公開の言語: 日本語
- (30) 優先権データ:
特願 2004-002280 2004 年 1 月 7 日 (07.01.2004) JP
- (71) 出願人 (米国を除く全ての指定国について): 株式会社ブリヂストン (BRIDGESTONE CORPORATION) [JP/JP]; 〒1048340 東京都中央区京橋一丁目 10 番 1 号 Tokyo (JP).
- (81) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の国内保護が可能): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NA, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.
- (84) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の広域保護が可能): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LS, MW, MZ, NA, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), ヨーロッパ (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, MC, NL, PL, PT, RO, SE, SI, SK, TR),

[続葉有]

(54) Title: PNEUMATIC TIRE FOR MOTORCYCLE

(54) 発明の名称: 二輪車用空気入りタイヤ



(57) Abstract: A pneumatic tire for a motorcycle capable of increasing braking performance and high-speed turning performance while securing riding comfortableness. In the pneumatic tire, a semi-radial cross-carcase (16) is used to secure minimum rigidity and riding comfortableness, a belt layer (26) in the form of a cross-belt layer is installed at the crown part of the carcass, and a radial reinforcing band layer (22) in which a plurality of radially extending reinforcement cords (24) are arranged is installed on the inside of a tread end part. Since the radial reinforcing band (22) is disposed, the section bend rigidity of the crown part (bend rigidity in the lateral direction of the tire) is increased. Also, since the reinforcement cords (24) of the radial reinforcing band layer (22) restrain the radial elongation of a pantograph (of diamond shape) formed of a reinforcement cord (11) formed of two sheets of carcass plies, a large reinforcement effect can be provided. In addition, since the radial reinforcing band layers are not added to a tread end part, a high turning performance can be provided.

[続葉有]

WO 2005/065970 A1



OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

2文字コード及び他の略語については、定期発行される各PCTガゼットの巻頭に掲載されている「コードと略語のガイダンスノート」を参照。

添付公開書類:

— 国際調査報告書

(57) 要約:

乗り心地を確保しつつ、ブレーキング性能、及び高速旋回性能を向上することができる二輪車用空気入りタイヤを提供する。

必要最小限の剛性を確保すると共に乗り心地を確保するためにセミラジアル交差カーカス16とし、該カーカスのクラウン部には、交差ベルト層であるベルト層26を設けると共に、トレッドエンド部の内側にラジアル方向に延びる複数の補強コード24を配列したラジアル補強バンド層22を設ける。ラジアル補強バンド層22を配置することで、クラウン部の断面曲げ剛性（タイヤ幅方向の曲げ剛性）が向上し、さらに、2枚のカーカスプライの補強コード11からなるパンタグラフ（ひし形）に対してラジアル補強バンド層22の補強コード24がラジアル方向の伸びを拘束するので大きな補強効果が得られ、トレッドエンド部にラジアル補強バンド層を付加していないので、高い旋回性能が得られる。

明 細 書

二輪車用空気入りタイヤ

技術分野

- [0001] 本発明は二輪車用空気入りタイヤに係り、特にブレーキング性能、及び高速旋回性能を向上でき、高性能自動二輪車に好適な二輪車用空気入りタイヤに関する。

背景技術

- [0002] 従来、旋回性能を向上させたタイヤとして、例えば特許文献1に開示の二輪車用空気入りタイヤがある。
- [0003] このタイヤの構造は、大バンク走行時のコーナリングパワーに対向するのに必要な剛性をトレッド面に付与する一方、接地面トレッドの平坦化の為の柔軟性は維持して路面とのグリップ力向上を狙いとするために、芳香族ポリアミド交差ブレーカーとラジアル方向配列ナイロンコードよりなるカーカスとの間に、略ラジアル方向配列のナイロンコードよりなる補助ブレーカーを配置している。

特許文献1:特許第2916080号

発明の開示

発明が解決しようとする課題

- [0004] ところで、近年では、車両の高速化、高出力化に合わせ、高制動化も進んできている。
- [0005] このことにより、従来から問われているタイヤの軽量化に合わせ、その軽量化に相反するタイヤの高剛性化が求められている。
- [0006] 従来、タイヤの剛性を上げる手法として、
- (a) カーカスのセミラジアル化、及びカーカスの積層化(複数枚によるカーカス層)、または高弾性トリート化。
 - (b) ベルト層を更に積層する、またはベルト層の高弾性トリート化。
 - (c) カーカス、ベルト層双方の積層化、及び高弾性トリート化。
- [0007] 等が提案されている。
- [0008] 市場では、さらに、単に剛性を上げるだけではなく、乗り心地性、高速旋回性も求め

られていて、剛性と乗り心地の両立が求められているが、上記従来の手法では、剛性と乗り心地性、高速旋回性の両立が困難であった。

[0009] 例えば、(a)の手法では、カーカスのセミラジアル化のみでは、乗り心地は維持しているが剛性感は不十分で、カーカスの積層化は、剛性感は維持できるが、トレッド、サイドの領域で曲げ剛性が上がるため、乗り心地とバンク時の接地性が低下してコーナリンググリップが低下する問題がある。

[0010] (b)の手法では、ベルト層をむやみに積層することは、ベルト層間剪断方向変位を助長するため、十分な接地面剪断剛性がまず確保できず、また、接地性も低下し、グリップも不十分で、コーナリングフォース(高速旋回性に必要)が確保できない。

[0011] また、(c)の手法では、これも単なる剛性確保は出来るが、前述の如く各々の欠点が相乗し合って乗り心地の低下と、接地性低下によるグリップ、コーナリングフォースの低下を招く問題がある。

[0012] 本発明は、上記問題を解決すべく成されたもので、乗り心地を確保しつつ、ブレーキング性能、及び高速旋回性能を向上できる二輪車用空気入りタイヤの提供を目的とする。

課題を解決するための手段

[0013] 上記目的を達成するために請求項1に記載の二輪車用空気入りタイヤは、左右一対のビード部に埋設されたビードコアと、一方のビード部から他方のビード部にトロイド状に跨がり端部分が前記ビードコアに巻回されて前記ビードコアに係止されたセミラジアル交差カーカス層と、トレッドエンドよりもタイヤ幅方向内側のみ、かつ前記セミラジアル交差カーカス層のクラウン部のタイヤ径方向外側に配置されラジアル方向に延びる複数の補強コードを配列した少なくとも1枚以上のプライからなるラジアル補強バンド層と、前記ラジアル補強バンド層のタイヤ径方向外側に配置され、複数本の補強コードを配列した少なくとも1枚以上のベルトプライからなるベルト層と、前記ベルト層のタイヤ径方向外側に配置されたトレッド層と、を備え、前記セミラジアル交差カーカス層は、タイヤ赤道面に対して 50° ～ 80° の方向に延びる複数の補強コードを配列した少なくとも2枚のカーカスプライが互いの補強コードが交差するように設けられ、前記ベルト層の周方向剛性成分総和絶対値を $|\Sigma F_b|$ 、前記セミラジアル交差カ

一カス層と前記ラジアル補強バンド層からなるケースの幅方向剛性成分総和絶対値を $|\Sigma F_c|$ としたときに、前記ベルト層を構成する補強コードがテキスタイルコードの場合は $|\Sigma F_b| / |\Sigma F_c| = 1.3 \sim 3.0$ 、前記ベルト層を構成する補強コードがスチールコードの場合は $|\Sigma F_b| / |\Sigma F_c| = 0.03 \sim 0.1$ とした、ことを特徴としている。

[0014] 但し、 $|\Sigma F_b| = M_{bi} \times N_{bi} \times \cos(\alpha_{bi}) \times \text{ベルト層数}(i)$

M_{bi} : 各ベルト層を構成する補強コードの0.5%伸張時の初期弾性率(テキスタイルコードの場合は単位(cN/dtex)、スチールコードの場合は単位(kN/mm²))

N_{bi} : 各ベルト層を構成する補強コードの打ち込み数(本/cm)

α_{bi} : 各ベルト層を構成する補強コードの対周方向傾斜角度(°)

$|\Sigma F_c| = [M_{pi} \times N_{pi} \times \sin(\alpha_{pi}) \times \text{カーカスプライ数}] + [M_{si} \times N_{si} \times \sin(\alpha_{si}) \times \text{ラジアル補強バンド層数}]$

M_{pi} : カーカスプライを構成する補強コードの0.5%伸張時の初期弾性率 (cN/dtex)

M_{si} : ラジアル補強バンド層を構成する補強コードの0.5%伸張時の初期弾性率 (cN/dtex)

N_{pi} : カーカスプライを構成する補強コードの打ち込み数(本/cm)

N_{si} : ラジアル補強バンド層を構成する補強コードの打ち込み数(本/cm)

α_{pi} : カーカスプライを構成する補強コードの対周方向傾斜角度(°)

α_{si} : ラジアル補強バンド層を構成する補強コードの対周方向傾斜角度(°)

次に、請求項1に記載の二輪車用空気入りタイヤの作用を説明する。

[0015] 本発明では、二輪車用空気入りタイヤをタイヤ回転軸に沿った断面で見た時に、剛性を確保する領域と、接地性を確保する領域とに分離して考え、剛性感とコーナリング特性の両立を図っている。

[0016] a) サイド部は、剛性を確保させたいが、断面曲げ剛性(積層材による)を上げすぎると乗り心地が悪化する。本発明では、サイド部はカーカスのセミラジアル化(ラジアルとバイアスの中間的な特性)により、必要最小限の剛性が確保されると共に、乗り心

地が確保される。

- [0017] b) パンク時のコーナリング性は、特にトレッドエンド部の接地性に起因し、よって本発明ではトレッドエンド部にラジアル方向に延びる複数の補強コードを配列したラジアル補強バンド層を付加せず、接地性を優先させ断面曲げ剛性を上げないようにした。
- [0018] c) トレッド踏面下での補強層追加は、最も本件の剛性確保に効果があるが、トレッド踏面幅のセンター付近の積層効果が最もあり、かつトレッドエンド部の接地性を損なわない領域に補強材を配置する。
- [0019] 本発明では、カーカスのクラウン部にラジアル方向に延びる複数の補強コードを配列したラジアル補強バンド層を配置したので、クラウン部の断面曲げ剛性(タイヤ幅方向の曲げ剛性)が向上し、さらに、2枚のカーカスプライの補強コードからなるパンタグラフ(ひし形)に対してラジアル補強バンド層の補強コードがラジアル方向の伸びを拘束するので、大きな補強効果が得られる。
- [0020] 本発明では、上記a)、b)、c)により必要十分な剛性を実現でき、かつコーナリング特性(コーナリングフォース、グリップ)を維持両立することが可能となる。
- [0021] ここで、ベルト層を構成する補強コードがテキスタイルコードの場合、ベルト層の周方向剛性成分総和絶対値 $|\Sigma F_b|$ とセミラジアル交差カーカス層と前記ラジアル補強バンド層からなるケースの幅方向剛性成分総和絶対値 $|\Sigma F_c|$ との比 $|\Sigma F_b| / |\Sigma F_c|$ が1.3未満になると乗り心地が悪化する。
- [0022] また、ベルト層を構成する補強コードがテキスタイルコードの場合、比 $|\Sigma F_b| / |\Sigma F_c|$ が3.0を超えると、接地性が損なわれ、コーナリング特性が悪化する。
- [0023] したがって、本発明において、ベルト層を構成する補強コードがテキスタイルコードの場合、比 $|\Sigma F_b| / |\Sigma F_c| = 1.3 \sim 3.0$ とする必要がある。
- [0024] 一方、ベルト層を構成する補強コードがスチールコードの場合、ベルト層の周方向剛性成分総和絶対値 $|\Sigma F_b|$ とセミラジアル交差カーカス層と前記ラジアル補強バンド層からなるケースの幅方向剛性成分総和絶対値 $|\Sigma F_c|$ との比 $|\Sigma F_b| / |\Sigma F_c|$ が0.03未満になると、チャタリングや乗り心地が悪化する。
- [0025] また、ベルト層を構成する補強コードがスチールコードの場合、比 $|\Sigma F_b| / |\Sigma$

F_c が0.1を超えると、接地性が悪化し、グリップ、コーナリング特性が下がる。

- [0026] したがって、本発明において、ベルト層を構成する補強コードがスチールコードの場合、比 $|\Sigma F_b| / |\Sigma F_c| = 0.03 \sim 0.1$ とする必要がある。
- [0027] 請求項2に記載の発明は、請求項1に記載の二輪車用空気入りタイヤにおいて、前記カーカス層の補強コードは、初期弾性率 M_{pi} が $29 \sim 56$ (cN/dtex)、対周方向傾斜角度 α_p が $50 \sim 80^\circ$ 、打ち込み数 N_p が $5 \sim 13$ (本/cm) であり、前記ラジアル補強バンド層の補強コードは、初期弾性率 M_s が 50 (cN/dtex) 以上、対周方向傾斜角度 α_s が $80 \sim 90^\circ$ 、打ち込み数 N_s が $8 \sim 13$ (本/cm) であり、前記ベルト層の補強コードは、初期弾性率 M_b が 150 (cN/dtex) 以上のテキスタイルコードまたは初期弾性率 M_b が 8 (kN/mm²) 以上のスチールコード、対周方向傾斜角度 α_b が $0 \sim 30^\circ$ 、打ち込み数 N_b が $8 \sim 13$ (本/cm) である、ことを特徴としている。
- [0028] 次に、請求項2に記載の二輪車用空気入りタイヤの作用を説明する。
- [0029] 請求項2に記載の構成とすることで、接地性を損なわず、剛性を確保できる。
- [0030] カーカス層の補強コードの初期弾性率 M_{pi} が 29 (cN/dtex) 未満では、基本的にタイヤとしての剛性、強度が保てない。
- [0031] カーカス層の補強コードの初期弾性率 M_{pi} が 56 (cN/dtex) を超えると、剛性が上がりすぎ、乗り心地が悪化する。
- [0032] カーカス層の補強コードの対周方向傾斜角度 α_p が 50° 未満では、バイアス構造となってしまう。
- [0033] カーカス層の補強コードの対周方向傾斜角度 α_p が 80° を超えると、タガ効果が不足する。
- [0034] カーカス層の補強コードの打ち込み数 N_p が 5 (本/cm) 未満では、タイヤ基本剛性が保てない。
- [0035] カーカス層の補強コードの打ち込み数 N_p が 13 (本/cm) を超えると、剛性が上がりすぎ、乗り心地が悪化する。
- [0036] ラジアル補強バンド層の補強コードの初期弾性率 M_s が 50 (cN/dtex) 未満では、補強バンドとしての剛性の効果が出ない。
- [0037] ラジアル補強バンド層の補強コードの対周方向傾斜角度 α_s が 80° 未満では、タイ

ヤの左右差が出て、ユニフォミティ等に影響する。

- [0038] ラジアル補強バンド層の補強コードの打ち込み数 N_s が8(本/cm)未満では、補強バンドとしての剛性効果が出ない。
- [0039] ラジアル補強バンド層の補強コードの打ち込み数 N_s が13(本/cm)を超えると、乗り心地、接地性共に悪化する。
- [0040] ベルト層の補強コードがテキスタイルコードの場合、初期弾性率 M_b が150(cN/dtex)未満では、ベルトとして成り立たない(形状タガ効果保持できない。)。
- [0041] ベルト層の補強コードがスチールコードの場合、初期弾性率 M_b が8(kN/mm²)未満では、スチールコードとしての剛性感が成り立たない。
- [0042] ベルト層の補強コードの対周方向傾斜角度 α が 30° を超えると、ベルトとして成り立たない(形状タガ効果保持できない。)。
- [0043] ベルト層の補強コードの打ち込み数 N_b が8(本/cm)未満では、ベルトとして成り立たない(形状タガ効果保持できない。)。
- [0044] ベルト層の補強コードの打ち込み数 N_b が13(本/cm)を超えると、接地性が薄れ、コーナリング特性が悪化する。
- [0045] 請求項3に記載の発明は、請求項1または請求項2に記載の二輪車用空気入りタイヤにおいて、前記ラジアル補強バンド層の補強コードは、少なくともカーカス層の補強コードよりも高弾性である、ことを特徴としている。
- [0046] 次に、請求項3に記載の二輪車用空気入りタイヤの作用を説明する。
- [0047] ラジアル補強バンド層の補強コードの弾性率がカーカス層の補強コードよりも低い場合、カーカス層の補強コードで構成されるパンタグラフの変形を抑える効果が不足し、ラジアル補強バンド層を設ける意味が無くなってしまう。
- [0048] 請求項4に記載の発明は、請求項1乃至請求項3の何れか1項に記載の二輪車用空気入りタイヤにおいて、前記ラジアル補強バンド層の幅は、トレッドの表面に沿って計測したトレッドペリフェリ幅の50〜90%である、ことを特徴としている。
- [0049] 次に、請求項4に記載の二輪車用空気入りタイヤの作用を説明する。
- [0050] ラジアル補強バンド層の幅が、トレッドをトレッドの表面に沿って計測(タイヤ赤道面と直交する方向に)したトレッドペリフェリ幅の90%を越えると、断面曲げ剛性が上が

りすぎてトレッド接地性が低下し過ぎて、特にバンク時の接地性低下により、コーナリングフォース、コーナリンググリップが確保できなくなる。

[0051] また、ラジアル補強バンド層をサイドウォールまで積層すると、ばね定数が上がり過ぎて乗り心地が悪化する。

[0052] 一方、ラジアル補強バンド層の幅がトレッドの表面に沿って計測したトレッドペリフェリ幅の50%未満になると、ラジアル補強バンド層を設けた効果が得難くなる。

[0053] 請求項5に記載の発明は、請求項1乃至請求項4の何れか1項に記載の二輪車用空気入りタイヤにおいて、前記カーカス層は、補強コードがナイロンコードであり、前記ベルト層は、補強コードが芳香族ポリアミドコードであり、前記ラジアル補強バンド層は、補強コードがレーヨンコードである、ことを特徴としている。

[0054] 次に、請求項5に記載の二輪車用空気入りタイヤの作用を説明する。

[0055] 先ず、カーカス層の補強コードをナイロンコードとしたので、レーヨン対比重量当たりの強度が高く、最小プライ数にて剛性を成りたせる事ができる。また、カーカスに必要な耐疲労性にも優れる。

[0056] ベルト層の補強コードを芳香族ポリアミドコードとしたので、重量当たりの強度がナイロンの2倍、弾性率も8倍と高く、タガ効果が最も必要なベルトとして最適である。

[0057] ラジアル補強バンド層の補強コードをレーヨンコードとしたので、弾性率が高く、走行によるタイヤ寸法成長を抑える効果があり、補強材として最適である。

[0058] 請求項6に記載の発明は、請求項1乃至請求項4の何れか1項に記載の二輪車用空気入りタイヤにおいて、前記カーカス層は、補強コードがナイロンコードであり、前記ベルト層は、補強コードがスチールコードであり、かつスチールコードを螺旋状に巻回したスパイラルベルト層であり、前記ラジアル補強バンド層は、一層で、かつ補強コードが芳香族ポリアミドコードである、ことを特徴としている。

[0059] 次に、請求項6に記載の二輪車用空気入りタイヤの作用を説明する。

[0060] 先ず、カーカス層の補強コードをナイロンコードとしたので、レーヨン対比重量当たりの強度が高く、最小プライ数にて剛性を成りたせる事ができる。また、カーカスに必要な耐疲労性にも優れる。

[0061] ベルト層を、スチールコードを螺旋状に巻回したスパイラルベルト層とすることにより

タガ効果が大となり、交差ベルト層に比較して高速耐久性が向上する。

- [0062] さらに、ラジアル補強バンド層を一層とし、かつその補強コードを芳香族ポリアミドコードとしたので、軽量化を図ることができる。

発明の効果

- [0063] 以上説明したように本発明の二輪車用空気入りタイヤは上記の構成としたので、乗り心地を確保しつつ、ブレーキング性能、及び高速旋回性能を向上することができる、という優れた効果を有する。

図面の簡単な説明

- [0064] [図1]第1の実施形態に係る二輪車用空気入りタイヤのカーカス層、ラジアル補強バンド層、及びベルト層の平面展開図である。
- [図2]第1の実施形態に係る二輪車用空気入りタイヤの回転軸に沿った断面図である。
- [図3]第2の実施形態に係る二輪車用空気入りタイヤのカーカス層、ラジアル補強バンド層、及びベルト層の平面展開図である。

発明を実施するための最良の形態

- [0065] [第1の実施形態]

以下、図面を参照して本発明の第1の実施形態に係る二輪車用空気入りタイヤ10を詳細に説明する。

- [0066] 本実施形態の二輪車用空気入りタイヤ10は、タイヤサイズが120/600R17とされた前輪用であり、図1、及び図2に示すように、タイヤ赤道面CLに対して交差する方向に延びる補強コード11が埋設された第1のカーカスプライ12及び第2のカーカスプライ14から構成されたセミラジアル交差カーカス16を備えている。

(セミラジアル交差カーカス)

第1のカーカスプライ12及び第2のカーカスプライ14は、各々両端部分が、ビード部18に埋設されているビードコア20の周りに、タイヤ内側から外側へ向かって巻き上げられている。

- [0067] これら第1のカーカスプライ12及び第2のカーカスプライ14は、各々複数本の補強コード11を平行に並べてゴムコーティングしたものである。

- [0068] 補強コード11としては、例えば、脂肪族ポリアミド(ナイロン)、PEN、PET、レーヨン等のテキスタイルコード(有機繊維コード)が好ましいが、他の材質であっても良い。
- [0069] 本実施形態では、補強コード11としてナイロンコードが用いられており、初期弾性率が31cN/dtexである。
- [0070] 第1のカーカスプライ12の補強コード11と第2のカーカスプライ14の補強コード11とは互いに交差しており、また、タイヤ赤道面CLに対して互いに反対方向に傾斜している。
- [0071] セミラジアル構造とするために、補強コード11は、タイヤ赤道面CLに対する傾斜角度が50〜80°の範囲内に設定されていることが好ましく、本実施形態ではタイヤ赤道面CLに対する傾斜角度が65°に設定されている。
- [0072] また、本実施形態では、第1のカーカスプライ12及び第2のカーカスプライ14において、補強コード11の打ち込み数が11.6本/cmである。
- (ラジアル補強バンド層)
- セミラジアル交差カーカス16のクラウン部のタイヤ半径方向外側には、ラジアル補強バンド層22が配置されている。
- [0073] ラジアル補強バンド層22は、複数本の補強コード24を平行に並べてゴムコーティングしたものである。
- [0074] ラジアル補強バンド層22の補強コード24としては、比較的高弾性のテキスタイルコードが好ましく、セミラジアル交差カーカス16の補強コード11よりも高弾性が好ましく、初期弾性率が50cN/dtex以上が好ましい。
- [0075] 補強コード24がテキスタイルコードの場合、その材質としては、芳香族ポリアミド(アラミド)、PEN、PET、レーヨン等を上げることができるが他の材質であっても良い。
- [0076] 本実施形態では、補強コード24としてレーヨンコードが用いられており、初期弾性率が54cN/dtexである。
- [0077] 補強コード24のタイヤ赤道面CLに対する傾斜角度は80〜90°が好ましく、本実施形態ではタイヤ赤道面CLに対する傾斜角度が90°である。
- [0078] また、本実施形態では、ラジアル補強バンド層22において、補強コード24の打ち込み数が10.6本/cmである。

(ベルト層)

ラジアル補強バンド層22のタイヤ径方向外側には、ベルト層26が設けられている。

- [0079] 本実施形態のベルト層26は、第1のベルトプライ28及び第2のベルトプライ30の2枚のベルトプライから構成された所謂交差ベルト層であるが、3枚以上のベルトプライで構成されていても良い。
- [0080] 第1のベルトプライ28及び第2のベルトプライ30は、各々複数本の補強コード32を平行に並べてゴムコーティングしたものである。
- [0081] 本実施形態では、補強コード32としてテキスタイルコードが用いられているが、スチールコードであっても良い。
- [0082] 補強コード32がテキスタイルコードの場合、初期弾性率は150cN/dtex以上が好ましい。テキスタイルコードの材質としては、芳香族ポリアミド(アラミド)、PEN、PET、レーヨン等を上げることができるが他の材質であっても良い。
- [0083] 本実施形態の補強コード32の材質は、アラミド(ケブラー(デュポン社の商品名))であり、初期弾性率が195cN/dtexである。
- [0084] ここで、ベルト層26の周方向剛性成分総和絶対値を $|\Sigma F_b|$ 、セミラジアル交差カーカス16とラジアル補強バンド層22からなるケースの幅方向剛性成分総和絶対値を $|\Sigma F_c|$ としたときに、本実施形態のように補強コード32がテキスタイルコードの場合、 $|\Sigma F_b| / |\Sigma F_c| = 1.3 \sim 3.0$ とすることが必要である。なお、補強コード32がスチールコードの場合、 $|\Sigma F_b| / |\Sigma F_c| = 0.03 \sim 0.1$ とすることが必要である。
- [0085] 但し、 $|\Sigma F_b| = M_{bi} \times N_{bi} \times \cos(\alpha_{bi}) \times \text{ベルト層数}(i)$
 M_{bi} : ベルト層26を構成する補強コード32の0.5%伸張時の初期弾性率(テキスタイルコードの場合は単位(cN/dtex)、スチールコードの場合は単位(kN/mm²))。
 N_{bi} : ベルト層26を構成する補強コード32の打ち込み数(本/cm)。
 α_{bi} : ベルト層26を構成する補強コード32の対周方向傾斜角度(°)。
 $|\Sigma F_c| = [M_{pi} \times N_{pi} \times \sin(\alpha_{pi}) \times \text{カーカスプライ数}] + [M_{si} \times N_{si} \times \sin(\alpha_{si}) \times \text{ラジアル補強バンド層数}]$
 M_{pi} : カーカスプライを構成する補強コード11の0.5%伸張時の初期弾

性率(cN/dtex)。

Msi:ラジアル補強バンド層22を構成する補強コード24の0.5%伸張時の初期弾性率(cN/dtex)。

Npi:セミラジアル交差カーカス16を構成する補強コード11の打ち込み数(本/cm)

Nsi:ラジアル補強バンド層22を構成する補強コード24の打ち込み数(本/cm)

α_{pi} :セミラジアル交差カーカス16を構成する補強コード11の対周方向傾斜角度($^{\circ}$)

α_{si} :ラジアル補強バンド層22を構成する補強コード24の対周方向傾斜角度($^{\circ}$)

本実施形態では、 $|\Sigma F_b|/|\Sigma F_c|=2.0$ である。

[0086] なお、ベルト層26のタイヤ径方向外側には、トレッドゴム層34が配置されている。

[0087] ここで、ラジアル補強バンド層22は、トレッドエンド34Eよりもタイヤ幅方向内側のみに配置される。

[0088] 本実施形態のラジアル補強バンド層22の幅WRは100mmであり、トレッドペリフェリ幅WTP(一方のトレッドエンド34Eから他方のトレッドエンド34Eまでのトレッド表面に沿って計測する幅)の80%に設定されている(図2参照)。

(作用)

次に、本実施形態の二輪車用空気入りタイヤ10の作用を説明する。

[0089] 本実施形態の二輪車用空気入りタイヤ10では、セミラジアル交差カーカス16のクラウン部にラジアル方向に延びる複数の補強コード24を配列したラジアル補強バンド層22を配置したので、クラウン部の断面曲げ剛性(タイヤ幅方向の曲げ剛性)が向上し、さらに、第1のカーカスプライ12及び第2のカーカスプライ14の補強コード11からなるパンタグラフに対してラジアル補強バンド層22の補強コード24がラジアル方向の伸びを拘束するので、大きな補強効果が得られる。

[0090] また、ラジアル補強バンド層22、及びベルト層26がトレッドエンド34Eよりもセンター側に配置されてサイド部にかかっておらず、サイド部はセミラジアル交差カーカス16のみとなっているため、必要最小限の剛性が確保されると共に、乗り心地が確保される。

[0091] したがって、乗り心地を確保しつつ、ブレーキング性能、及び高速旋回性能を向上

することができる。

[0092] さらに、トレッドエンド部の直下には断面曲げ剛性を高めるラジアル補強バンド層22が配置されていないため、バンク時の接地性が確保され、バンク時に高いコーナリング性が得られる。

[0093] なお、本実施形態では、セミラジアル交差カーカス16の補強コード11をナイロンコードとしたので、レーヨン対比重量当たりの強度が高く、最小プライ数にて剛性を成り立たせる事ができる。また、セミラジアル交差カーカス16に必要な耐疲労性にも優れる。

[0094] また、本実施形態では、ベルト層26の補強コード32を芳香族ポリアミドコードとしたので、重量当たりの強度がナイロンの2倍、弾性率も8倍と高く、タガ効果が最も必要なベルト層26として最適である。

[0095] また、本実施形態では、ラジアル補強バンド層22の補強コード24をレーヨンコードとしたので、弾性率が高く、走行によるタイヤ寸法成長を抑える効果があり、補強材として最適である。

[0096] 本実施形態では、ベルト層26の補強コード32をテキスタイルコード(芳香族ポリアミドコード)としたのでベルト層26の周方向剛性成分総和絶対値 $|\Sigma F_b|$ と、セミラジアル交差カーカス16とラジアル補強バンド層22からなるケースの幅方向剛性成分総和絶対値 $|\Sigma F_c|$ との比 $|\Sigma F_b| / |\Sigma F_c|$ が1.3未満になると、乗り心地が悪化する。

[0097] また、ベルト層26の補強コード32がテキスタイルコードであるので、比 $|\Sigma F_b| / |\Sigma F_c|$ が3.0を超えると、接地性が損なわれ、コーナリング特性が悪化する。

[0098] セミラジアル交差カーカス16の補強コード11の初期弾性率Mpiが29(cN/dtex)未満では、基本的にタイヤとしての剛性、強度が保てない。

[0099] セミラジアル交差カーカス16の補強コード11の初期弾性率Mpiが56(cN/dtex)を超えると、剛性が上がりすぎ、乗り心地が悪化する。

[0100] セミラジアル交差カーカス16の補強コード11の対周方向傾斜角度 α_p が50°未満では、バイアス構造となってしまう。

[0101] セミラジアル交差カーカス16の補強コード11の対周方向傾斜角度 α_p が80°を超

えると、タガ効果が不足する。

- [0102] セミラジアル交差カーカス16の補強コード11の打ち込み数 N_p が5(本/cm)未満では、タイヤの基本剛性が保てない。
- [0103] セミラジアル交差カーカス16の補強コード11の打ち込み数 N_p が13(本/cm)を超えると、剛性が上がりすぎ、乗り心地が悪化する。
- [0104] ラジアル補強バンド層22の補強コード24の初期弾性率 M_s が50(cN/dtex)未満では、ラジアル補強バンド層22としての剛性の効果が出ない。
- [0105] ラジアル補強バンド層22の補強コード24の対周方向傾斜角度 α_s が 80° 未満では、タイヤの左右差が出て、ユニフォミティ等に影響する。
- [0106] ラジアル補強バンド層22の補強コード24の打ち込み数 N_s が8(本/cm)未満では、ラジアル補強バンド層22としての剛性効果が出ない。
- [0107] ラジアル補強バンド層22の補強コード24の打ち込み数 N_s が13(本/cm)を超えると、乗り心地、接地性共に悪化する。
- [0108] ベルト層26の補強コード(テキスタイルコード)32の初期弾性率 M_b が150(cN/dtex)未満では、ベルト層26として成り立たない(形状、タガ効果を保持できない。)(なお、ベルト層26の補強コード32がスチールコードの場合で、初期弾性率 M_b が8(kN/mm²)未満の場合も同様。)
- ベルト層26の補強コード32の対周方向傾斜角度 α_b が 30° を超えると、ベルト層26として成り立たない(形状、タガ効果を保持できない。)
- [0109] ベルト層26の補強コード32の打ち込み数 N_b が8(本/cm)未満では、ベルト層26として成り立たない(形状、タガ効果を保持できない。)
- [0110] ベルト層26の補強コード32の打ち込み数 N_b が13(本/cm)を超えると、接地性が薄れ、コーナリング特性が悪化する。
- [0111] ラジアル補強バンド層22の幅WRがトレッドペリフェリ幅WTPの90%を越えると、断面曲げ剛性が上がりすぎてトレッド接地性が低下し過ぎて、特にバンク時の接地性低下により、コーナリングフォース、コーナリンググリップが確保し難くなる懸念がある。なお、ラジアル補強バンド層22をサイドウォールまで積層すると、ばね定数が上がり過ぎて乗り心地が悪化する。

[0112] 一方、ラジアル補強バンド層22の幅WRがトレッドペリフェリ幅WTPの50%未満になると、ラジアル補強バンド層22を設けた効果が得難くなる。

[第2の実施形態]

次に、図面を参照して本発明の第2の実施形態に係る二輪車用空気入りタイヤ40を詳細に説明する。なお、第1の実施形態と同一構成には同一符号を付し、その説明は省略する。

[0113] 本実施形態の二輪車用空気入りタイヤ40は、タイヤサイズが120/70R17とされた前輪用であり、図3に示すように、セミラジアル交差カーカス16の構成は第1の実施形態と同様であるが、ベルト層42、及びラジアル補強バンド層44の構成が異なっている。

[0114] 本実施形態のベルト層42は、1本の補強コード46を螺旋状に巻回して構成したベルトプライ48の1枚からなり、所謂スパイラルベルトと呼ばれるものである。なお、スパイラルベルトとしては、複数本の補強コード46を平行に並べてリボン状としたものを螺旋状に巻回したものであっても良い。

[0115] 本実施形態の補強コード46としては、スチールコードが用いられている。

[0116] スパイラルベルトに用いるスチールコードとしては、初期弾性率が $8\text{kN}/\text{mm}^2$ 以上が好ましく、本実施形態では初期弾性率が $9\text{kN}/\text{mm}^2$ のスチールコードを用いている。

[0117] スチールコードとした補強コード46は、打ち込み数が8(本/cm)であり、対周方向傾斜角度が 0° (少数点以下)である。

[0118] また、本実施形態のラジアル補強バンド層44は、補強コード50に初期弾性率195(cN/dtex)の芳香族ポリアミド(アラミド)コードを用いている。

[0119] なお、本実施形態の補強コード50は、対周方向傾斜角度が 90° 、打ち込み数が7.1(本/cm)である。

[0120] また、本実施形態のラジアル補強バンド層44の幅WRは160mmであり、トレッドペリフェリ幅WTPの80%に設定されている。

[0121] 本実施形態では、 $\left| \Sigma F_b \right| / \left| \Sigma F_c \right| = 0.03$ としている。
(作用)

次に、本実施形態の二輪車用空気入りタイヤ40の作用を説明する。

[0122] 本実施形態の二輪車用空気入りタイヤ40では、本実施形態のベルト層42は、スチールコードがタイヤ周方向に沿って延びている所謂スパイラルベルトであるため、大きなタガ効果が得られ、高い高速耐久性が得られる。

[0123] さらに、ラジアル補強バンド層44を一層とし、かつ補強コード50を芳香族ポリアミドコードとしたので、軽量化を図ることができる。

[0124] なお、その他の作用効果は第1の実施形態と同様である。

[0125] 本実施形態では、ベルト層42の補強コード46をスチールコードとしたので、ベルト層42の周方向剛性成分総和絶対値 $|\Sigma F_b|$ と、セミラジアル交差カーカス16とラジアル補強バンド層44からなるケースの幅方向剛性成分総和絶対値 $|\Sigma F_c|$ との比 $|\Sigma F_b| / |\Sigma F_c|$ が0.03未満になると、チャタリング、乗り心地等が悪化する。

[0126] また、ベルト層42の補強コード46をスチールコードとしたので、比 $|\Sigma F_b| / |\Sigma F_c|$ が0.1を超えると、接地性が悪化し、グリップ、コーナリング特性が下がる。

(試験例)

本発明の効果を確かめるために、従来例の二輪車用空気入りタイヤ、及び本発明の適用された実施例の二輪車用空気入りタイヤを用意し、自動二輪車に装着して高速旋回性、ブレーキ時の剛性感、コーナグリップ、ハンドリング、及び乗り心地の比較を行なった。

実施例のタイヤ: 第1の実施形態で説明した構造を有するタイヤである。

従来例のタイヤ: 実施例のタイヤからラジアル補強バンド層を取り除いたタイヤである。
なお、比 $|\Sigma F_b| / |\Sigma F_c|$ は3.8である。

[0127] リアタイヤのサイズは190/640R17であり、内部構造はフロントタイヤと同一構造とした。

[0128] 評価は、テストライダーによるフィーリング評価であり、従来例を100とした指数で表した。指数の数値が大きいほど性能に優れていることを表している。

[0129] [表1]

	実施例	従来例
高速旋回性	1 2 0	1 0 0
ブレーキ時の剛性感	1 2 0	1 0 0
コーナーグリップ	1 1 0	1 0 0
ハンドリング	1 1 0	1 0 0
乗り心地	1 0 0	1 0 0

[0130] 試験の結果、本発明の適用された実施例のタイヤは、乗り心地、及びバンク時の接地性を維持し、コーナリングフォース、グリップを発揮し、かつ剛性を大きく向上させ、ブレーキング性能、高速旋回性能を両立できたことが証明された。

産業上の利用可能性

[0131] 二輪車に用いてブレーキング性能、及び高速旋回性能の向上に寄与できる。

符号の説明

- [0132] 10 二輪車用空気入りタイヤ
- 11 補強コード
- 12 カーカスプライ
- 14 カーカスプライ
- 16 セミラジアル交差カーカス(ケース)
- 18 ビード部
- 20 ビードコア
- 22 ラジアル補強バンド層(ケース)
- 24 補強コード
- 26 ベルト層
- 28 第1のベルトプライ
- 30 第2のベルトプライ
- 32 補強コード
- 40 二輪車用空気入りタイヤ
- 42 ベルト層
- 44 ラジアル補強バンド層(ケース)
- 46 補強コード
- 48 ベルトプライ

50 補強コード

請求の範囲

- [1] 左右一対のビード部に埋設されたビードコアと、一方のビード部から他方のビード部にトロイド状に跨がり端部分が前記ビードコアに巻回されて前記ビードコアに係止されたセミラジアル交差カーカス層と、トレッドエンドよりもタイヤ幅方向内側のみ、かつ前記セミラジアル交差カーカス層のクラウン部のタイヤ径方向外側に配置されラジアル方向に延びる複数の補強コードを配列した少なくとも1枚以上のプライからなるラジアル補強バンド層と、前記ラジアル補強バンド層のタイヤ径方向外側に配置され、複数本の補強コードを配列した少なくとも1枚以上のベルトプライからなるベルト層と、前記ベルト層のタイヤ径方向外側に配置されたトレッド層と、を備え、前記セミラジアル交差カーカス層は、タイヤ赤道面に対して 50° ～ 80° の方向に延びる複数の補強コードを配列した少なくとも2枚のカーカスプライが互いの補強コードが交差するように設けられ、前記ベルト層の周方向剛性成分総和絶対値を $|\Sigma F_b|$ 、前記セミラジアル交差カーカス層と前記ラジアル補強バンド層からなるケースの幅方向剛性成分総和絶対値を $|\Sigma F_c|$ としたときに、前記ベルト層を構成する補強コードがテキスタイルコードの場合は $|\Sigma F_b| / |\Sigma F_c| = 1.3 \sim 3.0$ 、前記ベルト層を構成する補強コードがスチールコードの場合は $|\Sigma F_b| / |\Sigma F_c| = 0.03 \sim 0.1$ とした、ことを特徴とする二輪車用空気入りタイヤ。

但し、 $|\Sigma F_b| = M_{bi} \times N_{bi} \times \cos(\alpha_{bi}) \times \text{ベルト層数}(i)$

M_{bi} :各ベルト層を構成する補強コードの0.5%伸張時の初期弾性率(テキスタイルコードの場合は単位(cN/dtex)、スチールコードの場合は単位(kN/mm²))

N_{bi} :各ベルト層を構成する補強コードの打ち込み数(本/cm)

α_{bi} :各ベルト層を構成する補強コードの対周方向傾斜角度($^{\circ}$)

$|\Sigma F_c| = [M_{pi} \times N_{pi} \times \sin(\alpha_{pi}) \times \text{カーカスプライ数}] + [M_{si} \times N_{si} \times \sin(\alpha_{si}) \times \text{ラジアル補強バンド層数}]$

M_{pi} :カーカスプライを構成する補強コードの0.5%伸張時の初期弾性率 (cN/dtex)

M_{si} :ラジアル補強バンド層を構成する補強コードの0.5%伸張時の初期弾性率

(cN/dtex)

N_{pi} :カーカスプライを構成する補強コードの打ち込み数(本/cm)

N_{si} :ラジアル補強バンド層を構成する補強コードの打ち込み数(本/cm)

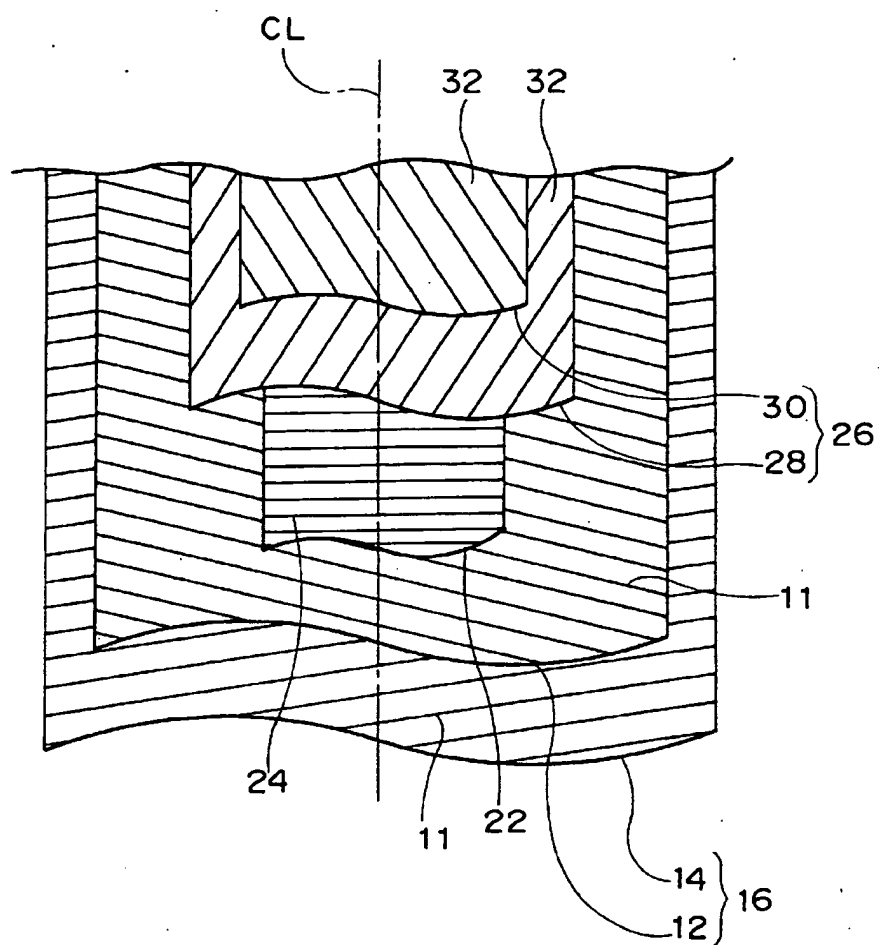
α_{pi} :カーカスプライを構成する補強コードの対周方向傾斜角度($^{\circ}$)

α_{si} :ラジアル補強バンド層を構成する補強コードの対周方向傾斜角度($^{\circ}$)

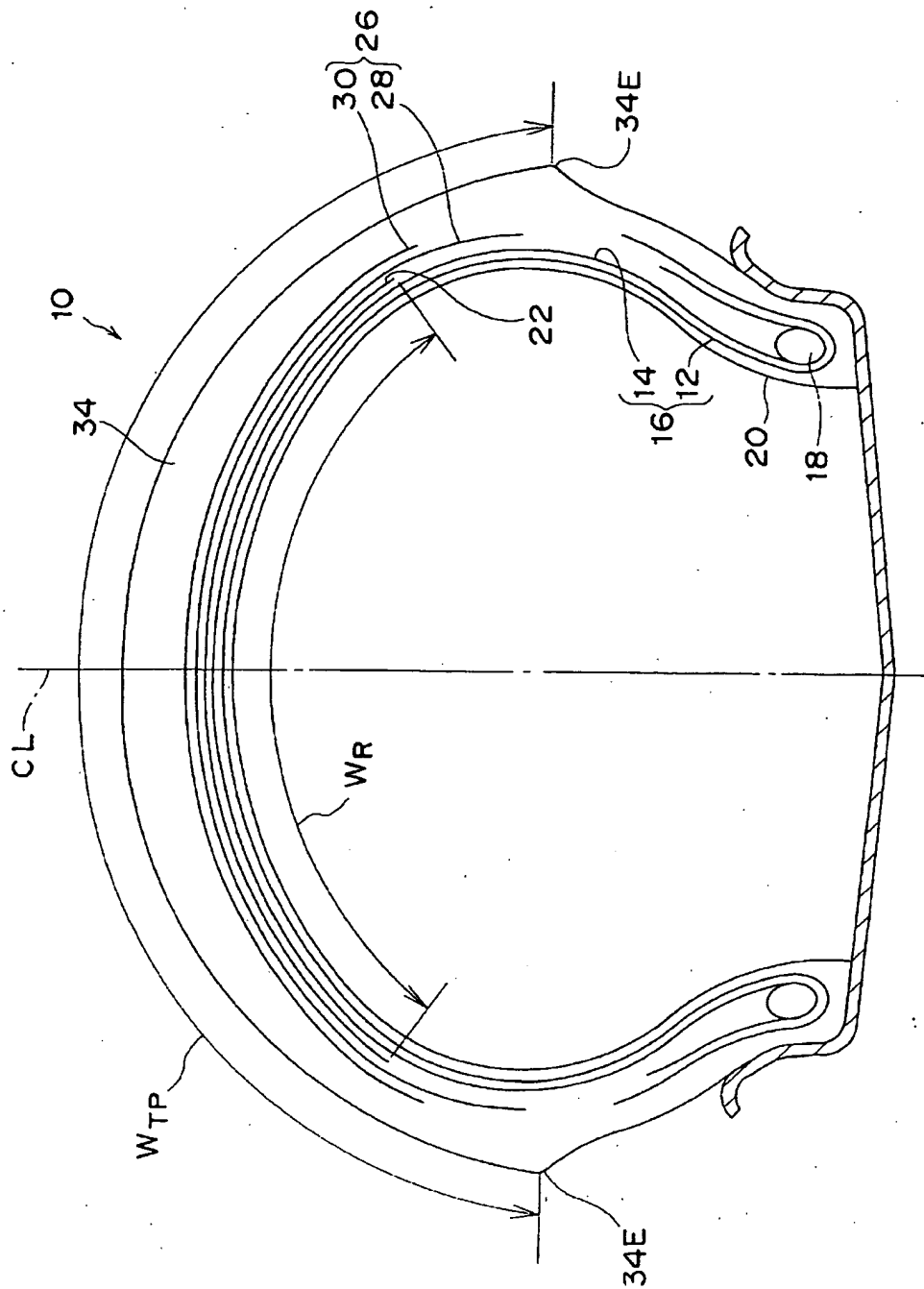
- [2] 前記カーカス層の補強コードは、初期弾性率 M_{pi} が29～56(cN/dtex)、対周方向傾斜角度 α_p が50～80 $^{\circ}$ 、打ち込み数 N_p が5～13(本/cm)であり、
前記ラジアル補強バンド層の補強コードは、初期弾性率 M_s が50(cN/dtex)以上、対周方向傾斜角度 α_s が80～90 $^{\circ}$ 、打ち込み数 N_s が8～13(本/cm)であり、
前記ベルト層の補強コードは、初期弾性率 M_b が150(cN/dtex)以上のテキスタイルコードまたは初期弾性率 M_b が8(kN/mm²)以上のスチールコード、対周方向傾斜角度 α_b が0～30 $^{\circ}$ 、打ち込み数 N_b が8～13(本/cm)である、ことを特徴とする請求項1に記載の二輪車用空気入りタイヤ。
- [3] 前記ラジアル補強バンド層の補強コードは、少なくともカーカス層の補強コードよりも高弾性である、ことを特徴とする請求項1または請求項2に記載の二輪車用空気入りタイヤ。
- [4] 前記ラジアル補強バンド層の幅は、トレッドの表面に沿って計測したトレッドペリフェリ幅の50～90%である、ことを特徴とする請求項1乃至請求項3の何れか1項に記載の二輪車用空気入りタイヤ。
- [5] 前記カーカス層は、補強コードがナイロンコードであり、
前記ベルト層は、補強コードが芳香族ポリアミドコードであり、
前記ラジアル補強バンド層は、補強コードがレーヨンコードである、ことを特徴とする請求項1乃至請求項4の何れか1項に記載の二輪車用空気入りタイヤ。
- [6] 前記カーカス層は、補強コードがナイロンコードであり、
前記ベルト層は、補強コードがスチールコードであり、かつスチールコードを螺旋状に巻回したスパイラルベルト層であり、
前記ラジアル補強バンド層は、一層で、かつ補強コードが芳香族ポリアミドコードである、ことを特徴とする請求項1乃至請求項4の何れか1項に記載の二輪車用空気入り

りタイヤ。

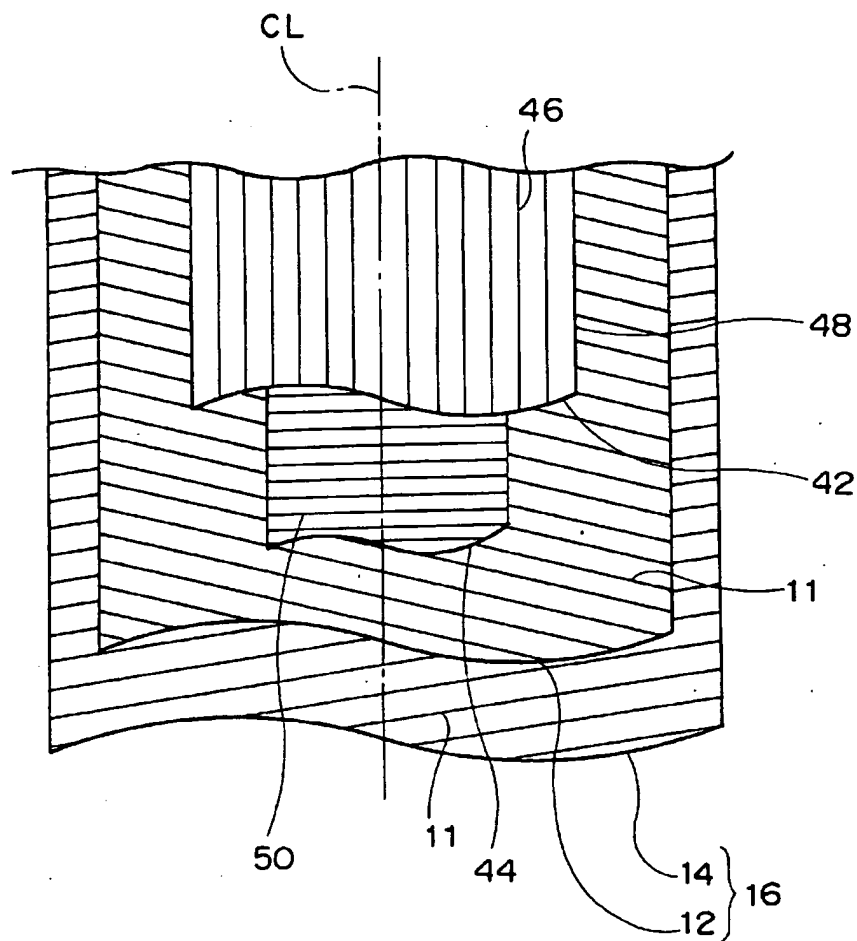
[図1]



[図2]



[図3]



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.
PCT/JP2005/000126

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
Int.Cl⁷ B60C9/08, B60C9/18, B60C9/20

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
Int.Cl⁷ B60C9/06, B60C9/08, B60C9/18, B60C9/20

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched
Jitsuyo Shinan Koho 1926-1996 Toroku Jitsuyo Shinan Koho 1994-2005
Kokai Jitsuyo Shinan Koho 1971-2005 Jitsuyo Shinan Toroku Koho 1996-2005

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	JP 5-4503 A (Sumitomo Rubber Industries, Ltd.), 14 January, 1993 (14.01.93), Par. No. [0017]; Fig. 6 (Family: none)	1
A	JP 2003-252007 A (Sumitomo Rubber Industries, Ltd.), 09 September, 2003 (09.09.03), Claims; drawings & EP 1342592 A2 & US 2003/173013 A1	1
A	JP 11-245616 A (PIRELLI PNEUMATICI S.P.A.), 14 September, 1999 (14.09.99), Claims; drawings & US 6397911 A & EP 928703 A1	1

☒ Further documents are listed in the continuation of Box C. ☐ See patent family annex.

* Special categories of cited documents:	"I" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance	"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
"E" earlier application or patent but published on or after the international filing date	"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art
"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)	"&" document member of the same patent family
"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means	
"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed	

Date of the actual completion of the international search
31 March, 2005 (31.03.05)

Date of mailing of the international search report
19 April, 2005 (19.04.05)

Name and mailing address of the ISA/
Japanese Patent Office

Authorized officer

Facsimile No.

Telephone No.

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2005/000126

C (Continuation). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	JP 8-25910 A (Sumitomo Rubber Industries, Ltd.), 30 January, 1996 (30.01.96), Claims; drawings & JP 2916080 B2	1

A. 発明の属する分野の分類 (国際特許分類 (IPC))

Int. Cl. B60C9/08、B60C9/18、B60C9/20

B. 調査を行った分野

調査を行った最小限資料 (国際特許分類 (IPC))

Int. Cl. B60C9/06、B60C9/08、B60C9/18、B60C9/20

最小限資料以外の資料で調査を行った分野に含まれるもの

日本国実用新案公報 1926-1996年

日本国公開実用新案公報 1971-2005年

日本国登録実用新案公報 1994-2005年

日本国実用新案登録公報 1996-2005年

国際調査で使用した電子データベース (データベースの名称、調査に使用した用語)

C. 関連すると認められる文献

引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する 請求の範囲の番号
A	JP 5-4503 A (住友ゴム工業株式会社) 1993.01.14 , 【0017】図6、(ファミリーなし)	1
A	JP 2003-252007 A (住友ゴム工業株式会社) 2003.09.09 , 特許請求の範囲、図面 & EP 1342592 A2 & US 2003/173013 A1	1

☒ C欄の続きにも文献が列挙されている。☐ パテントファミリーに関する別紙を参照。

* 引用文献のカテゴリー

「A」特に関連のある文献ではなく、一般的技術水準を示すもの

「E」国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日以後に公表されたもの

「L」優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する文献 (理由を付す)

「O」口頭による開示、使用、展示等に言及する文献

「P」国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願

の日の後に公表された文献

「T」国際出願日又は優先日後に公表された文献であって出願と矛盾するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの

「X」特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられるもの

「Y」特に関連のある文献であって、当該文献と他の1以上の文献との、当業者にとって自明である組合せによって進歩性がないと考えられるもの

「&」同一パテントファミリー文献

国際調査を完了した日

31.03.2005

国際調査報告の発送日

19.4.2005

国際調査機関の名称及びあて先

日本国特許庁 (ISA/J P)

郵便番号100-8915

東京都千代田区霞が関三丁目4番3号

特許庁審査官 (権限のある職員)

大島 祥吾

4F

8710

電話番号 03-3581-1101 内線 3430

C (続き) . 関連すると認められる文献		
引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する 請求の範囲の番号
A	JP 11-245616 A (ピレリ・ブネウマティチ・ソチエタ・ペル・ア ツィオーニ) 1999.09.14 , 特許請求の範囲、図面 & US 6397911 A & EP 928703 A1	1
A	JP 8-25910 A (住友ゴム工業株式会社) 1996.01.30, 特許請求の範囲、図面 & JP 2916080 B2	1